



Commissie voor de
milieueffectrapportage

ZuidasDok

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport

31 mei 2012 / rapportnummer 2492-136



1. Oordeel over het MER

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) en de gemeente Amsterdam hebben gezamenlijk het voornemen om de weg- en railinfrastructuur ter hoogte van de Zuidas aan te passen en uit te breiden en geheel of gedeeltelijk onder te grond te brengen. Het project 'ZuidasDok' vormt onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidas als internationale economische toplocatie. Het ZuidasDok moet voorzien in een optimaal functionerend verkeer- en vervoernetwerk en een hoogwaardig OV-knooppunt en moet bijdragen aan verbetering van de kwaliteit van de leefomgeving. De kaders voor het voornemen worden opgenomen in een rijksstructuurvisie, die wordt vastgesteld door de Minister van IenM. Ten behoeve van de besluitvorming hierover wordt de plan-m.e.r.-procedure doorlopen.

De Commissie voor de m.e.r. (hierna 'de Commissie')¹ is van oordeel dat het MER de essentiële informatie bevat om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de besluitvorming over de structuurvisie. Het MER is overzichtelijk van structuur en ruim voorzien van verhelderende tabellen en illustraties. Hoewel het vaak gaat over een complexe technische en ruimtelijk-functionele materie kan met het MER goed inzicht worden gekregen in de voornaamste positieve en negatieve effecten van het voornemen en de alternatieven, onder meer op basis van de scoretabel in de samenvatting. Ook voor vervolgbesluiten geeft het MER al veel informatie en aandachtspunten voor de nadere uitwerking.

De Commissie plaatst bij de beoordeling van het doelbereik en de milieueffecten (i.c. de bovengenoemde scoretabel) een aantal kanttekeningen. Sommige scores zijn naar de mening van de Commissie nog moeilijk te onderbouwen, omdat deze in dit stadium van besluitvorming nog onzeker en afhankelijk van nog te maken keuzes zijn. Dit geldt voor de effecten op (onderdelen van) bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid.

Het voorkeursalternatief "Middellange Termijn" (MLT) dat in de structuurvisie wordt vastgelegd zal in vervolgpcedures verder worden uitgewerkt. In de vervolgpcedures zijn op sommige onderdelen nog nadere afwegingen te maken. Andere onderdelen van het voornemen worden op basis van de structuurvisie vastgelegd, waaronder de lengte van de tunnel waarin de A10 komt te liggen. In het MER is uitgegaan van een "lange tunnelvariant" en is voor sommige aspecten ook een analyse gemaakt van de effecten van een "korte tunnelvariant". In de ontwerp structuurvisie is gekozen voor een minder lange tunnelvariant met extra mitigerende maatregelen. De Commissie is van mening dat de verschillen tussen de tunnelvarianten in het MER enigszins onderbelicht zijn. De tunnellengete en eventuele extra mitigerende maatregelen vormen een aandachtspunt voor de nadere uitwerking.

In hoofdstuk 2 wordt het oordeel van de Commissie nader toegelicht en worden aanbevelingen gedaan voor het vervolgtraject.

¹ De samenstelling van de werkgroep van de Commissie m.e.r., haar werkwijze en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. Projectgegevens en bijbehorende stukken, voor zover digitaal beschikbaar, zijn ook te vinden via www.commissiemer.nl onder 'Adviezen Commissie'.

2. Toelichting op het oordeel en aanbevelingen

2.1 Aanleiding en voortraject

Het MER geeft een beschrijving van de voorgeschiedenis van het project Zuidas in het algemeen en het onderdeel ZuidasDok in het bijzonder. In het voortraject heeft een brede verkenning van oplossingsrichtingen plaatsgevonden. Het selectieproces dat heeft geleid tot de keuze voor de 3 alternatieven die in het MER zijn vergeleken is zeer beknopt beschreven in hoofdstuk 2. In deze beschrijving is niet expliciet duidelijk welke rol het milieubelang bij de selectie van de alternatieven heeft gespeeld. Vanuit de doelstellingen van het voornemen (waaronder ook milieudoelstellingen) zijn de gekozen alternatieven wel logisch. De resultaten van de effectbeoordeling in het MER geven ook geen aanleiding om volledig andere alternatieven te onderzoeken. De Commissie vindt op basis daarvan de beperkte beschrijving van de trechtering van alternatieven in het MER voldoende.

2.2 Alternatieven, fasering en samenhang met andere ontwikkelingen

Alternatieven en “MLT”

In het MER zijn drie alternatieven onderscheiden, elk met een variant voor het aantal treinsporen. In het MER is uitgelegd dat voor de alternatieven een gemeenschappelijk deel kan worden onderscheiden, dat in het MER en de ontwerp structuurvisie verder wordt aangeduid met MLT (Middellange Termijn). Het onderscheid tussen de MLT aan de ene kant en de lange termijn alternatieven aan de andere kant is, voor wat betreft de ontwikkeling van de OV-terminal, moeilijk vast te stellen. Dit geldt vooral het verschil tussen de ingrepen die in de MLT plaatsvinden en de verdere ontwikkeling van alternatief 3, omdat daar de sporen net als in de MLT bovengronds blijven en de OV terminal ook bij MLT wordt ingericht voor de accommodatie van een grote groei aan OV-reizigers.

In de ontwerp structuurvisie is de MLT als voorkeursalternatief opgenomen. De keuze voor de lange termijn wordt vooralsnog open gelaten. Wanneer besluitvorming over de eindsituatie plaats vindt is nog niet duidelijk. Het is niet ondenkbaar dat de MLT ook de eindsituatie zal zijn of in ieder geval een tijdelijke situatie die zich lange tijd zal voordoen. Met de MLT worden immers de projectdoelstellingen allemaal in meer of mindere mate gehaald, terwijl de extra investeringen voor de 3 alternatieven zeer omvangrijk zijn. Feitelijk moet MLT dus worden gezien als een volwaardig alternatief en als mogelijke eindsituatie.

De Commissie adviseert om in vervolgpcedures de MLT als mogelijke eindsituatie te presenteren. Een belangrijk criterium bij de nadere uitwerking hiervan kan zijn de mogelijkheden danwel beperkingen² om vanuit deze situatie door te ontwikkelen naar een van de in het MER onderzochte alternatieven voor de lange termijn.

² In enkele van de ingediende zienswijzen komt naar voren dat de keuze voor MLT technische (en daardoor financiële) consequenties heeft voor de eventuele realisatie van een directe OV-verbinding tussen Amstelveen en het centrum van Amsterdam.

Keersporen

De ontwerp structuurvisie bevat ook een tweetal ruimtelijke reserveringen voor zogenaamde keersporen voor hogesnelheidstreinen. De locaties voor deze reserveringen zijn in het MER niet gemotiveerd. Uit het MER wordt niet duidelijk welke activiteiten op deze locaties precies mogelijk worden gemaakt en aan de milieueffecten van de keersporen wordt beperkt aandacht besteed.

Mede gezien de ingediende zienswijzen adviseert de Commissie om bij besluitvorming over de structuurvisie de locatiekeuze nader te onderbouwen en toe te lichten hoe dit voornemen verder zal worden uitgewerkt.

2.3 Tunnelvarianten

In het MER wordt gewerkt met een bandbreedte voor de lengte van de tunnels. In de effectbeoordeling en de figuren is de lange tunnelvariant (1350 meter) als basis gehanteerd en is waar relevant aangegeven wat het verschil is met de korte tunnelvariant (875 meter). De lange variant heeft voor een aantal aspecten positievere effecten dan de korte variant.

Uit de ontwerp structuurvisie blijkt dat is gekozen voor een minder lange “tussenvariant” (1000–1100 meter) met extra mitigerende maatregelen (extra afscherming en demping van de tunnelingangen in combinatie met de toepassing van extra geluidarm asfalt). De Commissie plaatst hierbij de volgende kanttekeningen:

- De verschillen tussen de tunnelvarianten zijn in het MER wel terug te vinden, maar niet opgenomen in de uiteindelijke beoordelingstabellen. Er zijn lokaal wel significante verschillen, bijvoorbeeld in effecten op geluid, lucht en barrièrewerking.
- In §15.2 van het MER en in de ontwerp structuurvisie wordt gesteld dat de tussenvariant met extra mitigerende maatregelen vrijwel dezelfde effecten heeft als de lange tunnelvariant. De effecten van een lange tunnel met extra mitigerende maatregelen zijn niet in beeld gebracht.
- De keuze die in de ontwerp structuurvisie is gemaakt is niet expliciet onderbouwd met informatie afgeleid van de effectbeoordelingen in het MER.

De Commissie adviseert om – mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen – bij de nadere uitwerking van mitigerende maatregelen:

- inzichtelijk te maken dat de positieve effecten van de lange tunnelvariant inderdaad behaald kunnen worden met een kortere tunnelvariant;
- aandacht te besteden aan eventuele gevolgen van de keuze voor de tussenvariant voor barrièrewerking en omgevingskwaliteit, vooral ter hoogte van het Beatrixpark, en mogelijke maatregelen om deze gevolgen te beperken.

2.4 Doelbereik en milieueffecten

In de samenvatting van het MER is een overzichtelijke tabel opgenomen, die in een oogopslag een overzicht geeft van de meest relevante effecten van de alternatieven en varianten, inclusief de MLT. De scores zijn in de verschillende hoofdstukken van het MER en de bijlagerapporten toegelicht en onderbouwd. Over het algemeen vindt de Commissie de effectbeschrijving duidelijk en de effectbeoordeling voldoende onderbouwd. In enkele gevallen is de Commissie van mening dat onzekerheden die in dit stadium van besluitvorming relevant kunnen zijn niet in de effectbeoordeling tot uitdrukking komen. Dit kan leiden tot enige nuancering van de gepresenteerde effectscores. In onderstaande subparagrafen wordt hier nader op in gegaan.

Het MER geeft tevens inzicht in aspecten die bij de verdere uitwerking van onderdelen van het voornemen nader onderzocht moeten worden, bijvoorbeeld omdat er risico's op negatieve effecten zijn of omdat er optimalisatiemogelijkheden zijn. Daarmee vormt het MER een waardevolle basis voor de nadere (ruimtelijke) planvorming.

2.4.1 Doelbereik

Bereikbaarheid

De analyse van de referentiesituatie in 2020 en 2030, inclusief de ontwikkelingen in de Flanken en het VU/VUmc gebied, toont aan dat zonder aanpak van de weg- en OV infrastructuur er aanzienlijke bereikbaarheidsproblemen zullen optreden.

De effectbeoordeling voor de bereikbaarheidscriteria (doelbereik) wordt ondersteund door een uitgebreide verkeer- en vervoeranalyse. Deze analyse is op onderdelen moeilijk navolbaar³, bijvoorbeeld:

- In de verkeersanalyse in bijlage 1 (§5.1.2) worden de parallelbanen van de A10 gerekend tot het onderliggende wegennet (OWN), maar worden geen I/C-waarden gegeven. De I/C-waarden voor deze wegvakken worden echter berekend bij de analyse voor het HWN (par. 5.1.1)⁴. Doordat echter voor het HWN en het OWN verschillende modellen worden gebruikt (resp. NRM en Genmod-Flanken) en uit beide modellen andere intensiteiten komen voor dezelfde wegvakken (vergelijking van tabel 4 en tabel 8) ontstaat onduidelijkheid over de opgegeven I/C- en reistijdwaarden voor de parallelbanen.
- Het is onduidelijk hoe de groei van de intensiteit op het OWN zich enkel kan voordoen op de op- en afritten van de A10 (p. 32 van bijlage 1) en waarom deze zich niet manifesteert in het gebied van de Flanken.
- Onduidelijk blijft hoe de aansluiting geregeld wordt van de voorziene parkeerfaciliteiten op de op- en afritten S108 en S109, zonder extra belasting van het OWN.

³ Zie ook de zienswijze van WTC, gebaseerd op een Quick Scan verkeer door Royal Haskoning.

⁴ Uit een nadere toelichting namens de initiatiefnemers is gebleken dat de parallelbanen tot het HWN worden gerekend en dat de I/C-verhoudingen in § 5.1.1. voor de A10 ook betrekking hebben op de parallelbanen. Dit lijkt niet consistent met de analyse in § 5.1.2

- Uit de analyse blijken verschillen in de modal shift (pag. 39 van bijlage 1 toont een verschuiving van -7% voor de auto, terwijl op pag. 40 gesproken wordt over nagenoeg geen verandering in de modal shift)⁵.

Ondanks deze kanttekeningen concludeert de Commissie dat de analyses – op het niveau van de structuurvisie – een plausibel beeld geeft van de te verwachten effecten. De analyse maakt duidelijk dat de uitbreiding van de wegcapaciteit een aanzienlijke groei van het autoverkeer in de toekomst kan faciliteren, waarbij uiteindelijk de I/C-verhoudingen en reistijdfactoren over het algemeen licht verbeteren. De effecttabellen en de vertaling daarvan in scoretabellen en begeleidende tekst leiden volgens de Commissie met name op het aspect I/C-verhouding en deels voor gerealiseerde reistijdverbeteringen wel tot een overschatting van de positieve effecten⁶. Een speciaal aandachtspunt blijft de afwikkeling van het verkeer op de knooppunten Amstel en De Nieuwe Meer.

Duurzaamheid

Uit het MER en eerder vastgestelde documenten zoals de Visie Zuidas (2009) en het Duurzaamheidsplan Zuidas (2008) blijken hoge ambities ten aanzien van duurzaamheid. Deze ambities komen ook tot uitdrukking in de doelstellingen van het voornemen. Het principe van ZuidasDok, het ondergronds brengen van (een gedeelte van) de verkeersstromen, is op zichzelf duurzaam. De positieve scores voor het 'helen van de stad', modal split, leefkwaliteit en ruimtelijke mogelijkheden brengen dit duidelijk tot uitdrukking.

In de effectbeoordeling worden echter ook (zeer) positieve beoordelingen gegeven voor de criteria "internationaal voorbeeld", "energie en CO₂" en een neutrale score voor "materiaal en afval". Hoewel het initiatief wat dit betreft duidelijk kansen biedt, geeft de (besluitvorming over de) structuurvisie nog geen garanties:

- Het streven voor de Zuidas (Flanken inclusief Dok) is om te behoren tot de top 10 op het gebied van duurzame stedelijke centra. Hoewel de ontwikkeling van ZuidasDok mogelijkheden biedt die in het MER worden aangegeven, zijn optimalisatiemogelijkheden nog niet uitgewerkt of vastgelegd. Het is daarom op basis van de uitgangspunten die in het MER zijn genoemd te vroeg voor een (zeer) positieve score op dit criterium.
- De realisatiefase is voor 2025–2030 voorzien. Dit houdt in dat er voor deze periode hoge eisen aan duurzaamheid mogen worden gesteld. Zeker wanneer de Zuidas internationaal gezien een voorbeeld voor duurzaamheid wil zijn, mogen er vergaande initiatieven op energieleverende ontwikkelingen, alternatieve (elektrische) vervoersvormen en vergaande Cradle-to-cradle toepassingen verwacht worden. Voornoemde aspecten moeten worden beoordeeld op een tijdhorizon van 2030 en niet op basis van de huidige situatie.
- Voor de realisatie van het voornemen zullen aanzienlijke hoeveelheden nieuw materiaal worden gebruikt, waardoor een neutrale score voor dit duurzaamheids criterium een overschatting lijkt.

⁵ Uit nadere toelichting namens de initiatiefnemers is gebleken dat deze verschillen toe te rekenen zijn aan het gebruik van verschillende modellen. De term "modal split HWN" in het MER moet gelezen worden als modal split in het gebied berekend met NRM, en de term "modal split OWN" als de modal split in het gebied berekend met het Genmod model.

⁶ Zie bijvoorbeeld tabel 8.8 op p. 101 van het MER, waarin de verschillen tussen de referentiesituatie en de MLT marginaal zijn.

Bij de uitwerking van (de onderdelen van) het voornemen zal nader bepaald moeten worden op welke wijze en in welke mate tegemoet kan worden gekomen aan de genoemde duurzaamheidsambities.

2.4.2 Milieueffecten

Ook voor een aantal van de beoordeelde milieueffecten geldt dat de werkelijke effecten nog in meer of mindere mate onzeker zijn. Voor de besluitvorming over de structuurvisie is dat niet van groot belang. Het levert wel aandachtspunten op voor de diverse vervolgpcedures voor de infrastructuur en de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied. De Commissie heeft op grond van het MER de volgende aandachtspunten.

Veiligheid

Brandveiligheid is niet alleen relevant voor de OV-terminal (p.136 van het MER). Ook in verkeerstunnels is brandveiligheid een aandachtspunt, ook als daarin niet of nauwelijks gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Speciaal aandacht vraagt ook de verkeersveiligheid in tunnels, met name op de daarin opgenomen weefvakken, de toegankelijkheid van hulpverlening bij incidenten en de evacuatiemogelijkheden in de tunnels. Dit vraagt om een integrale veiligheidsanalyse in de vervolgfase voor de OV terminal, de tunnels en hun eventuele functionele interacties.

Waterhuishouding

Het MER maakt duidelijk dat bij elk van de alternatieven aanzienlijke gevolgen voor de (grond)waterhuishouding en waterkering te verwachten zijn. In het MER is hieraan nog weinig aandacht besteed.⁷ De Commissie verwacht dat mogelijke negatieve gevolgen mitigeerbaar zijn, maar in het vervolg zullen de nodige maatregelen uitgewerkt moeten worden.

Geluid

- Het geluidonderzoek is uitgevoerd met vigerende geluidsemisies voor wegvoertuigen, waarvan inmiddels bekend is dat deze leiden tot een onderschatting van absolute effecten. Deze onderschatting wordt nog versterkt doordat er gerekend is met slechts één reflectie in de overdrachtsweg. Uit eerder onderzoek is gebleken dat hierbij voor de woonbebouwing in de omgeving van de Zuidas gemiddeld een te laag geluidniveau vastgesteld wordt⁸. Voor de vergelijking van alternatieven is de informatie in het MER voldoende, maar voor vervolgbesluiten zullen – mede door ontwikkelingen in Wet- en regelgeving (zoals opname van de geluidwetgeving voor rijksinfrastructuur in de Wet milieubeheer, dat naar verwachting per 1 juli 2012 gaat plaatsvinden) berekeningen geactualiseerd moeten worden.
- Het effect van de ondertunneling is bepaald uit het verschil tussen de geluidbelasting in de referentiesituatie en de geluidbelasting bij de verschillende tunnelvarianten. Uit het akoestisch onderzoek (bijlage IV bij het MER) blijkt dat het reducerende effect van geluidschermen in de referentiesituatie lager is ingeschat dan het effect van gelijksoortige

⁷ De zienswijzen van bijvoorbeeld Waternet en het WOCB bevatten aspecten die ook al in dit stadium van planvorming een plaats hadden kunnen krijgen (bv. groene daken, waterpleinen) en aandachtspunten voor het vervolg.

⁸ Rings testrapport: SKM I en hoogteligging spoor v 2.0 ,dBvision voor Prorail, 28 december 2006

schermen bij de tunnelvarianten. Hierdoor wordt het effect van de ondertunneling te positief beoordeeld.⁹

De Commissie adviseert om bij de besluitvorming over de structuurvisie de effectbeoordeling te nuanceren op basis van de bovenstaande kanttekeningen en bij de verdere uitwerking van de geluidseffecten de nieuwste inzichten op het vlak van emissie van voertuigen en afscherpende effecten toe te passen.

Bouwhinder

In het MER wordt kort ingegaan op de effecten van bouwverkeer. De effecten van de bouwwerkzaamheden zelf (boren, hameren, slijpen, heien, trillen) zijn nog niet beschreven, omdat hiervoor nog te weinig gegevens bekend zijn. De hinder door bouwverkeer en bouwactiviteiten komt in het MER nog niet in de effectscores tot uitdrukking, maar deze kan aanzienlijk en langdurig zijn. De Commissie wijst er op dat ook vroeg in het planproces het beperken van deze hinder, via randvoorwaarden en/of maatregelpakketten, al kan worden meegenomen.

Effecten op Natura 2000-gebieden

Uit het MER en een nadere toelichting daarop blijkt dat het voornemen kan leiden tot een geringe toename van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Botshol ten opzichte van de referentiesituatie.¹⁰ In het vervolgtraject zal op basis van geactualiseerde verkeersgegevens – zoals reeds aangekondigd op p. 148 van het MER – nader onderzoek naar de effecten van stikstofdepositie nodig zijn om te beoordelen of eventueel gebiedsgerichte maatregelen nodig zijn.

⁹ Uit een nadere toelichting namens de initiatiefnemers blijkt dat in het MER het effect bij de ligplaatsen van de woonboten aan het Ijsbaanpad en de Jachthavenweg te positief is ingeschat. Ook aan de oostkant van het Dok zijn de effecten ter hoogte van de begraafplaats Zorgvliet en de naastgelegen woonwijken mogelijk te positief ingeschat.

¹⁰ In dit Natura 2000-gebied worden in de huidige situatie en referentiesituatie reeds kritische depositiewaarden overschreden.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing MER

Initiatiefnemer: Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de gemeente Amsterdam

Bevoegd gezag: de minister van Infrastructuur en Milieu

Besluit: Vaststelling van de rijksstructuurvisie 'ZuidasDok'

Categorie Besluit m.e.r.:

plan-m.e.r. vanwege kaderstelling voor categorie C01.4 en D11.2

Activiteit:

Aanpassing en uitbreiding van de rijksweg A10 en railinfrastructuur ter hoogte van de Zuidas Amsterdam, als onderdeel van de ontwikkeling van de Zuidas als woon- en werklocatie.

Procedurele gegevens:

aankondiging start procedure in de Staatscourant van: 9 maart 2011

ter inzage legging van de informatie over het voornemen: 10 maart t/m 20 april 2011

adviesaanvraag bij de Commissie m.e.r.: 2 maart 2011

advies reikwijdte en detailniveau uitgebracht: 12 mei 2011

kennisgeving MER in de Staatscourant van 7 maart 2012

ter inzage legging MER: 8 maart t/m 18 april 2012

aanvraag toetsingsadvies bij de Commissie m.e.r.: 7 maart 2012

toetsingsadvies uitgebracht: 31 mei 2012

Samenstelling van de werkgroep:

Per project stelt de Commissie een werkgroep samen bestaande uit enkele deskundigen, een voorzitter en een werkgroepsecretaris. Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

Dr. G.J. van Blokland

Prof.dr.ir. R.E.C.M. van der Heijden

Ing.msc. L.M. de Jong

Drs. P.J. Jongejans (secretaris)

Drs. J.G.M. van Rhijn (voorzitter)

Ir. H.T. Sman

Werkwijze Commissie bij toetsing:

Tijdens de toetsing gaat de Commissie na of het MER voldoende juiste informatie bevat om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen in het besluit. De Commissie gaat bij het toetsen uit van de wettelijke eisen voor de inhoud van een MER, zoals aangegeven in artikel 7.7 dan wel 7.23 van de Wet milieubeheer, en van eventuele documenten over de reikwijdte en het detailniveau van het MER. Indien informatie ontbreekt, onvolledig of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij dit een essentiële tekortkoming vindt. Daarvan is sprake als aanvullende informatie in de ogen van de Commissie kan leiden tot andere afwegingen. In die gevallen adviseert de Commissie de ontbrekende informatie alsnog beschikbaar te stellen, vóór het besluit wordt genomen. Opmerkingen over niet-essentiële tekortkomingen in het MER worden in het toetsingsadvies opgenomen voor zover ze kunnen worden verwerkt tot

duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. De Commissie richt zich in het advies dus op hoofdzaken die van belang zijn voor de besluitvorming en gaat niet in op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

Zie voor meer informatie over de werkwijze van de Commissie www.commissiemer.nl op de pagina *Commissie m.e.r.*

Betrokken documenten:

De Commissie heeft de volgende documenten betrokken bij haar advies:

- (2492-81) Ontwerp Structuurvisie ZuidasDok (8 februari 2012)
- (2492-82) planMER ZuidasDok (8 februari 2012)
- (2492-83) Samenvatting planMER ZuidasDok (8 februari 2012)
- Bijlagen bij planMER ZuidasDok

De Commissie heeft kennis genomen van 59 zienswijzen en adviezen, die zij tot en met 23 april 2012 van het bevoegd gezag heeft ontvangen. Zij heeft deze, voor zover relevant voor m.e.r., in haar advies verwerkt.

w

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport ZuidasDok

ISBN: 978-90-421-3525-3



Commissie voor de
milieueffectrapportage

Arthur van Schendelstraat 800 Utrecht

T 030 - 234 76 66

F 030 - 233 12 95

E mer@eia.nl

w www.commissiemer.nl

